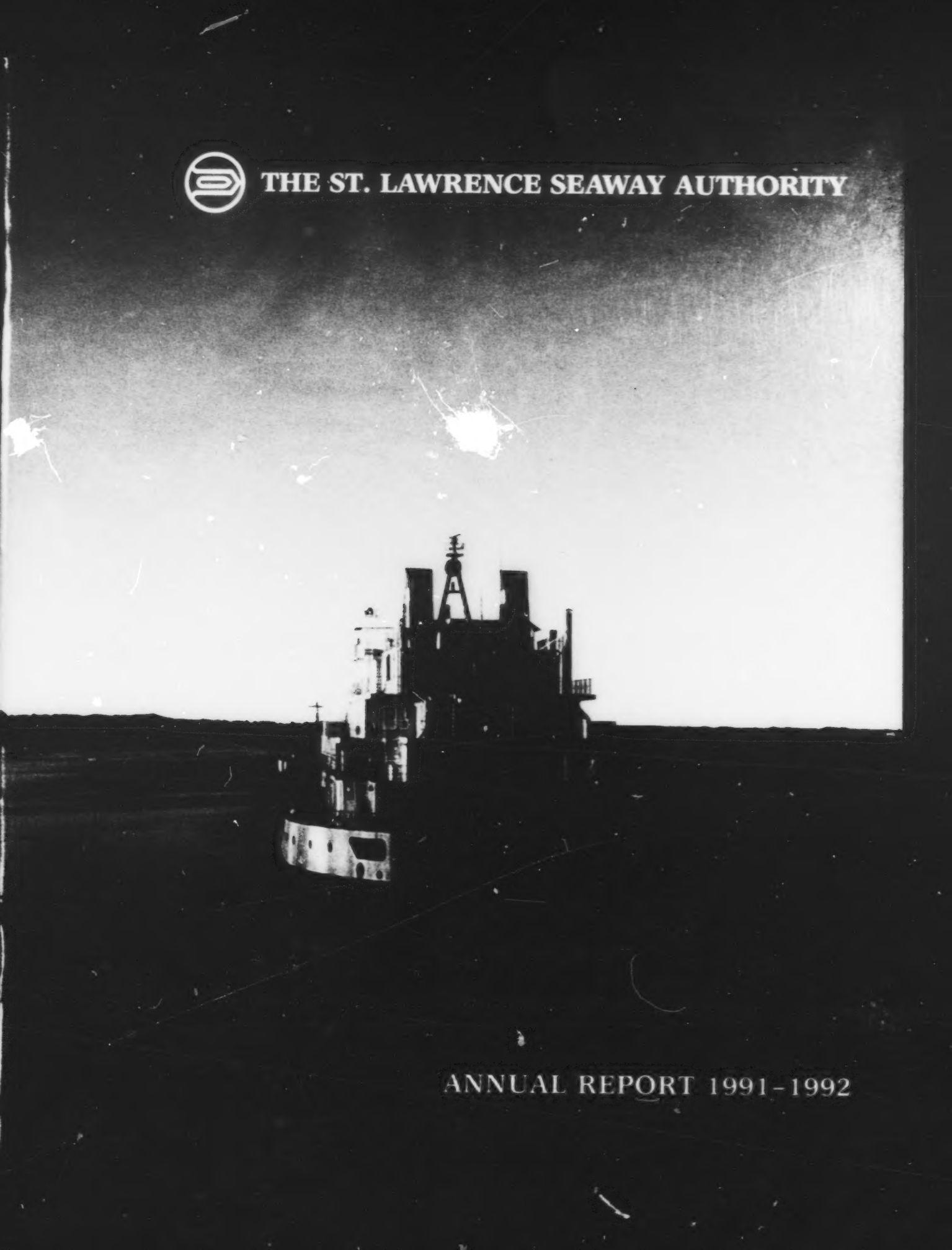
THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY



ANNUAL REPORT 1991-1992

MISSION STATEMENT

"To construct, operate and maintain a deep draft waterway between the Port of Montreal and Lake Erie in order to achieve the efficient and cost effective passage of vessels."

CORPORATE VALUES

- ***our employees are our biggest asset***
- ***openness and honesty/climate of trust***
- ***loyalty to the organization***
- ***fairness in our actions***
- ***quality customer relations***
- ***pride in our organization***
- ***safety***

93-01160/

CONTENTS

About the Corporation 3
President's Message 4
Report on the 1991-1992 Corporate Objectives 6
The Year in Review
Finances 8
Traffic 9
Operations and Maintenance 10
Five-Year Financial Summary 12
Management's Report 13
Corporate Directory 14
Auditor's Report 15
Financial Statements 16

ABOUT THE CORPORATION...

The St. Lawrence Seaway Authority was established as a Crown Corporation in 1954 pursuant to an Act of Parliament. Its primary mandate is to acquire lands for, and to construct, operate and maintain a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie. The Authority is also entrusted with the operation and maintenance of two international bridges connecting Canada and the United States.

The Authority has jurisdiction over the five Canadian locks and linking canals located in the Montreal-Lake Ontario section of the waterway, and the eight locks of the all-Canadian Welland Canal.

The Act that created The St. Lawrence Seaway Authority contained provisions for the establishment of a tariff of tolls that would not only provide revenues sufficient to defray operation and maintenance costs, but would also cover the cost of Seaway construction and interest thereon.

In 1977 Parliament converted the loans from Canada and interest thereon totalling some $625 million to equity, essentially making all Canadians shareholders in the St. Lawrence Seaway. This refinancing exercise did reaffirm the Authority's obligation to establish tolls at levels that would cover annual operating and maintenance expenditures.

Since 1978, Seaway revenues from tolls and investments have allowed the corporation to remain self-sufficient in terms of normal operating outlays. These do not include the cost of the Welland Canal Rehabilitation Program, for which the Federal Government allocated $175 million in 1986.

In addition to its Ottawa Head Office and its Corporate Services Headquarters in Cornwall, Ontario, the Authority operates through two regional offices, the Maisonneuve Region (Montreal-Lake Ontario section) at St. Lambert, Quebec, and the Niagara Region (Welland Canal) at St. Catharines, Ontario.

As of March 31st, 1992, the Authority's establishment included 891 permanent positions.

THE PRESIDENT'S MESSAGE

June 30, 1992

The Honourable Jean Corbeil, P.C., M.P.
Minister of Transport

Dear Minister :

In accordance with the provisions of Section 150 of the Financial Administration Act, I am pleased to submit the Annual Report of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1992.

The principal objective of The St. Lawrence Seaway Authority during 1991/92 was to continue the initiatives to reduce expenses and increase revenues. These initiatives were undertaken for two reasons; to improve the competitive position of the Seaway system, and to guarantee that the Seaway Authority remains a financially self-sufficient Crown Corporation.

During 1991, the Authority developed and implemented an Incentive Toll Program to assist in improving market share. The Authority feels the 1991 results indicate the program is appreciated by shippers and carriers. The "new business" and "volume rebate" portions of the program combined to give 7.3 million tonnes of additional business, and toll rebates totalling $1.8 million. Both these opportunities, and the discounts available for "alternative lake vessel use", will be available to the industry during 1992 and 1993.

The Authority developed a policy covering Authority-owned land in 1991 and, as a part of this policy, took action to sell properties that are not required for operational purposes, and not required for potential future expansion. This program is well underway although it is suffering somewhat from a depressed real estate market and the decline of entrepreneurs in the market place.

The Authority is in the process of implementing the recommendations proposed by the Coopers and Lybrand Group concerning the way the Seaway Authority organizes and carries out its administrative responsibilities. The Authority is also in the process of reducing lock wall crews from four people to three at each of the thirteen Canadian locks. These two initiatives combined to provide for the reduction of approximately 150 positions over the next few years.

The Seaway Summit Meetings, which started in November 1990, continued to direct their energies toward reducing

costs and improving the Seaway's competitive position. Progress has been slower than anticipated, but work continued toward reducing the so-called "Seaway system costs" to assist shippers and carriers in becoming competitive in markets that are now choosing other transportation alternatives.

The Seaway Authority approved a budget for 1991 that combined a mixture of internal cost reductions, a reassessment of major maintenance priorities, a very much depleted reserve needed to cover losses, emergencies, and capital funding, and an aggressive marketing program aimed at improving market share and the Seaway's revenue position. The Corporate Plan for 1992 and beyond continues to emphasize these principles. It is expected that the present restraint measures and continuing marketing initiatives will return the Corporation to a profitable position on a regular basis by the middle of the decade.

The St. Lawrence Seaway Authority continues to emphasize the advantages of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system as a reliable transportation alternative. The system is environmentally friendly, more efficient than surface alternatives, and the shortest route from North American ports to European customers.

Respectfully yours,

G.R. Stewart

In recent years, the trading environment and, in particular, Seaway traditional markets have undergone changes that have a dramatic impact on the economics of the waterway. The Great Lakes/St. Lawrence Seaway system must address itself to increasing levels of competition in an environment that is not always based on market forces. This has been exacerbated by the current difficult economic conditions which will likely prevail through most of 1992. The Authority also faces the challenge of maintaining the structural integrity of its facilities with minimal financial resources.

To carry out its mission and to respond to these challenges, the Authority is actively pursuing four corporate objectives.

To improve market share

The Authority expanded its incentive toll program aimed at improving market share.

The Authority held several "Seaway Summit" meetings with representatives of the shipping community in an effort to reduce system costs and improve the system's competitive position. For its part, the Corporation recently announced an increase in the maximum permissible draught in Seaway waters. It developed and published a booklet containing pertinent information for ocean vessel owners planning a Seaway voyage. In addition, shipmasters will be invited, during the 1992 navigation season, to comment on the quality and efficiency of the various services provided throughout the waterway. Other initiatives being considered relate to increasing port productivity and reducing institutional costs.

The Authority and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation are spearheading a promotional effort in North America. Their objectives are to emphasize the advantages of the Seaway system as the natural eastern route for commodity movements to and from the North American hinterland, and to achieve a better understanding of the factors which determine the shipper's choice of transportation route.

Finally, the Authority is playing a leading role in marketing efforts aimed at attracting new carriers and commodities to the system.

To maintain the capital infrastructure

The federally funded, seven-year Welland Canal Rehabilitation Program, slated for completion in early 1993, has progressed well and on schedule. The challenge created by the necessity of conducting this major struc-

PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES FOR 1991

	Forecast	Actual	1990
Cargo traffic in millions of tonnes:			
— Montreal-Lake Ontario section	35.9	34.9	36.7
— Welland Canal	39.7	36.9	39.4
Net profit (loss) in millions of dollars	(7.8)	(1.8)	(9.9)
Capital expenditures in millions of dollars	48.3	42.9	36.8
Establishment	974	891	968
Capacity utilization (demand for service expressed as a ratio of available capacity at the Welland Canal)	49%	50%	50%

Note: Above information relates to The St. Lawrence Seaway Authority only; it does not include the Thousand Islands Bridge or the Authority's subsidiaries.

tural refit during winter months has been met successfully.

The Authority has formulated long term maintenance and capital programs aimed at ensuring the integrity of all its structures.

To maintain its financial self-sufficiency

In April of 1991, the Authority retained the services of the Coopers and Lybrand Consulting Group to help senior management identify means of reducing administrative costs.

The analysis of administrative activities throughout the organization pinpointed many areas where action could be taken to improve practices and personnel allocation.

By investing in new technology and increasing responsibility and accountability in its two regional operating divisions, the Authority will be able to reduce its administrative staff by approximately 100 person-years over a 3–5 year period.

In addition, the Authority initiated, in 1991, a reorganization of its lock crews which will result in the elimination of 52 positions by 1993.

To fully use human resources

Achieving the cost reduction measures described above without jeopardizing effectiveness requires that greater responsibility and accountability be assumed by all employees. This, in turn, entails an important shift in management philosophy as well as extensive training in new concepts. The Coopers and Lybrand study has provided the Corporation with a blueprint to achieve the transition and to ensure that all employees be enabled to exercise their full potential.

PERFORMANCE AGAINST PLAN

The St. Lawrence Seaway is committed to four strategic directions and has achieved significant progress in each area during the course of 1991.

Objective	Progress in 1991
To improve market share	• Expanded its incentive toll program — a combined 7.3 million tonnes of additional business with toll rebates of $1.8 million • Increased maximum permissible draught • Issued an information booklet for ocean vessel owners • Spearheaded a promotional effort in North America • Conducted surveys of how customers perceive the system and its performance • Developed/redesigned promotional materials for increased effectiveness
To maintain the capital infrastructure	• Completed 6th year of 7-year Welland Canal Rehabilitation Program • Formulated long-term maintenance and capital programs aimed at ensuring the integrity of all its structures
To maintain financial self-sufficiency	• Started implementing recommendations of the Coopers and Lybrand study aimed at reducing administrative costs • Reduced lock wall crews from 4 to 3 — a saving of 52 person years • Establishment was reduced from 974 to 891 • Took action to sell properties not required for operational purposes or future expansion
To fully use human resources	• Began process to implement new management philosophy

FINANCES

Summary

By the end of the 1991/92 fiscal year, a projected operating deficit of $7.798 million had been pared down to $1.788 million. The resolution of prolonged negotiations with Ontario-Hydro over the terms of a water supply agreement, which resulted in the payment to the Authority of $7.6 million, accounts for most of this positive variance, with reduced labour costs and other cost containment measures making up the balance.

Notwithstanding the net loss of $1.788 million, operating activities resulted in an improved cash flow that allowed the Corporation to remain financially self-supporting.

Revenues

Despite the positive results of the "new business" component of the Incentive Tolls Program, and a 5.75 percent increase in the Tariff of Tolls, revenues from tolls for fiscal year 1991/92 totalled $58.0 million, down $1.2 million from the previous year and significantly lower than the budgeted $65.3 million. This shortfall is attributed to the impact of the recession on nearly all major commodities shipped through the Seaway, with the exception of Canadian grain which registered significant gains in 1991.

Operating revenues from other sources reached $7.4 million. These revenues were in excess of the budgeted $6.3 million and the actual $6.4 million recorded in 1990/91.

Investment income, which had been budgeted at $4.7 million, rose to $5.3 million during the period. Operating activities provided a much higher cash flow which allowed the retention of some long-term investments that, contrary to expectations, did not have to be realized in order to finance capital expenditures.

Expenses

Operating expenses for both sections of the waterway during fiscal 1991/92 totalled $18.2 million, down $0.7 million from the previous year and $1.1 million from the budgeted amount. Reduced personnel costs account for this drop in operation spending.

Maintenance expenditures, at $25.2 million, were $2.3 million lower than budget, and down by the same amount from fiscal 1990/91. Lower personnel costs account for $0.8 million of this positive variance, while regular and major maintenance expenses were $1.2 million below budget.

Total administrative expenses came to $21.4 million, some $0.6 million less than in the previous year, and well below the budgeted $23.4 million. Staff reductions, reduced grants in lieu of taxes, lower insurance premiums and professional service fees accounted for this positive variance.

Overall, successful cost containment efforts resulted in lowering total expenditures, including amortization and termination benefit provisions, by $4.0 million, compared to 1990/91, and $6.2 million below budget. These cost savings reflect the Authority's commitment to enhancing the Seaway's competitive position through improved administrative practices and resource allocations.

Financial Position

Capital expenditures during the year totalled $42.9 million, including $27.6 million under the federally funded Welland Canal Rehabilitation Program, and $11.7 million to cover the cost of the Valleyfield Bridge rehabilitation. The Authority had presented a submission to the Treasury Board requesting funding from the Government for the major restoration of the fixed span of the Valleyfield Bridge. Treasury Board's decision of January 20, 1992 confirmed that the Authority would fund the cost of repairs to the end of March 1992, and that Transport Canada would cash manage the costs to be incurred in 1992/93 and 1993/94.

The operating activities of the Corporation provided a positive cash flow of $12.0 million. The funds generated, while sufficient to cover ordinary capital expenditures, could not absorb the cost of major repairs to the Valleyfield Bridge; $4.8 million in long-term investments had to be matured for this purpose.

The Capital Fund now stands at $19.1 million; this level is considerably lower than the $30 million minimum level deemed adequate by the Authority to maintain its ability to respond to emergency situations and unexpected drops in traffic.

Incentive Tolls Program

The Authority's marketing efforts, aimed at increasing Seaway traffic, centered on its expanded Incentive Tolls Program.

By the end of the navigation season, seven commodities, shipped through fifteen ports, for an aggregate of 5.2 million tonnes, had qualified under the volume discount portion of the Program. As a result, rebates totalling $1.1 million were remitted to the carriers of these commodities, which included steel from Sault Ste. Marie, Hamilton, Detroit, Oshawa and Burns Harbor, grain from Thunder Bay, iron ore from Port Cartier and Duluth, salt from the Magdalene Islands and Goderich, petroleum products from Quebec City and Nanticoke, stone from Manitoulin Island, and cement from Bowmanville.

The "new business" component of the Program generated rebates totalling $0.7 million on some 2 million tonnes of cargo. The 50% discount available on summer movements to new destinations influenced the decision to ship low sulphur steam coal from Montana to Spain through the Seaway. Increasing requirements for this commodity in Europe augur well for the eventual growth of this component of Seaway traffic.

TRAFFIC

While large sales to Russia brought Canadian grain traffic to a much more satisfactory level in 1991, the impact of what is now viewed as a world-wide recession was felt most strongly on the movement of iron ore and other bulk commodities through the Seaway. As a result, total cargo tonnage on the Montreal-Lake Ontario section (M.L.O.) dropped by 4.8%, to 34.9 million tonnes, and, on the Welland Canal, by 6.3%, to 36.9 million tonnes.

Grain

Canadian export grain shipments rose by 46%, to over 12 million tonnes on the M.L.O., and by 47.6%, to 12.4 million tonnes on the Welland Canal. Most significant were increases in wheat, corn and soybean shipments.

Reduced U.S. grain sales, low barge rates on the Mississippi and the unavailability of Canadian lakers, busy carrying grain out of Thunder Bay, all contributed to a decline in U.S. grain movements on the Seaway. The total of 3.4 million tonnes recorded in 1991 represented drops of 15% on the M.L.O. and 19.9% on the Welland Canal.

Consequently, the overall gain in grain movements at season's end stood at 26.3% on the M.L.O. and 25.2% on the Welland Canal.

Iron Ore

The depressed North American steel and auto industries were the main factors in the serious decline of iron ore movements in 1991. The 1990 high shipments of Canadian ore (6.1Mt) to U.S. mills were not repeated in 1991, as they fell to 3.4 million tonnes.

The totals of 8.5 million tonnes, recorded on the M.L.O., and of 5.7 million tonnes on the Welland Canal, represent declines of 26.7% and 23.9% respectively.

Coal

Coal shipments showed vastly different results on the two sections of the Seaway in 1991. Downbound movements through the M.L.O. increased by 18.8%, to 0.6 million tonnes, while the Welland Canal recorded 5.3 million tonnes, a decline of 15.9% from 1990 results. Slower industrial activities resulted in lower coal consumption by Ontario Hydro and the Hamilton steelmakers.

Other Bulk Commodities

Most of the remaining other bulk commodities showed some decline in 1991. On the M.L.O., a total drop of 21.3%, to 6.7 million tonnes, was noted while, on the Welland Canal, the decline reached 26.7%, for a total of 7.4 million tonnes.

General Cargo

Although upbound movements of general cargo were down by 34.9% on the M.L.O. and by 32.1% on the Welland Canal, stronger steel exports in 1991 brought increases in downbound shipments of 76.9% and 113.2% on each section respectively. As a result, total general cargo traffic registered small declines of 6.4%, to 3.5 million tonnes on the M.L.O., and of 9.2%, to 2.6 million tonnes, on the Welland Canal.

Outlook

No significant improvement in Seaway traffic can be foreseen in the near term. However, there are some indicators of long term growth potential. U.S. exports of low-sulphur steam coal through the waterway could increase, and the recent announcement by Baltic Shipping Co. that it would expand its liner services into the Great Lakes in 1992 offers some hope for growth in ocean freight movements.

OPERATIONS AND MAINTENANCE

The 1991 navigation season

The navigation season, which lasted a total of 274 days, began on March 26th on both the Montreal-Lake Ontario section and the Welland Canal. The system was relatively ice-free and 24-hour navigation began on March 30th, when all floating buoys had been installed.

Water levels along the waterway remained favourable throughout the season, with a decreasing trend noted in mid-September. Nevertheless, levels were sufficient to allow a slight increase in vessel draught, from 7.92 to 7.95 meters, between June 17 and November 30.

A total of 2,859 vessel transits were registered on the Montreal-Lake Ontario section, an increase of 3% over 1990, with an average demand of 10.4 vessels per day. One-way transit time through the section averaged 20.4 hours.

On the Welland Canal, vessel traffic remained essentially the same as in the previous year, with 3,570 transits and an average daily demand of 13 vessels. One-way transit time improved slightly, from the 1990 average of 12.4 hours to 12.1 hours in 1991.

Vessel mishaps were the cause of interruptions in the operation of two locks in 1991. Navigation was suspended for three days at Lock 7 of the Welland Canal to allow for repairs to a section of concrete adjacent to one of the lock gates. The damage occurred during a vessel entry on October 12. Operations were suspended on August 29 at the Snell Lock when a vessel accidentally spilled asphalt into the lock chamber. The difficult cleanup required a two-day closure of the site.

Favourable weather conditions and light traffic allowed for an orderly closing of the navigation season. On the Montreal-Lake Ontario section, operational surcharges applicable to vessels transiting after the official clearance date were waived for December 20, 21, 22, and 23. Twelve ships cleared the system during that period. The last vessel exited the St. Lambert Lock on December 24.

Lock Operations

The Authority, in its ongoing efforts to reduce operating costs while maintaining the quality and the continuous, round-the-clock availability of its services to shipping, has embarked on a program of crew reductions and lock controls relocation which should be completed in 1995. The reduction of lock crews, from four to three members, with the lock motorman also performing line handling duties, was introduced at selected locks at the end of May 1991.

Concurrently, plans were drawn for the relocation of the lock controls from the existing towers to readily accessible kiosks that will be erected on the walls of all Canadian locks over the next two years. New state-of-the-art controls will replace the present equipment.

Maintenance

The federally funded, seven-year Welland Canal Rehabilitation Program, slated for completion in early 1993, has continued to progress well and on schedule. The logistic challenges created by the necessity of conducting this major structural refit under winter conditions have been met successfully.

The Authority has also formulated long-term maintenance programs aimed at ensuring the integrity of all its structures.

In addition to the routine upkeep and winter overhaul of Seaway structures and other facilities, the Authority's maintenance personnel carried out the following improvements during the 1991/92 fiscal year:

MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION

- Lock operating controls were installed on the wall of the Lower Beauharnois Lock and a section of the lower approach wall of this lock was stabilized.
- VHF communication capability between vessels and locks were introduced to supplement, and eventually replace, the PA system.
- Repairs were made to a section of the St. Lambert Lock wall.
- A secondary highway gate was installed on the east side of Victoria Bridge, at St. Lambert, to provide safer vehicular traffic.
- Both the Mercier Bridge and the Valleyfield Bridge received major maintenance.

WELLAND CANAL

- Lock operating controls were installed at Lock 7.
- VHF communication capability between vessels and locks were introduced to supplement, and eventually replace, the PA system.
- The prototype testing of a Precision Integrated Navigation System (PINS 9000) was conducted jointly by the Canadian Shipowners Association and the Authority.
- The VHF Marine Radio System was renewed.

FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	1991/92	1990/91	1989/90	1988/89	1987/88
		(in thousands of dollars)			
MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION					
Revenue	$28,553	$29,971	$29,551	$28,706	$27,594
Expenses	33,394	37,577	33,881	31,937	31,440
Income (Loss) from Operations	(4,841)	(7,606)	(4,330)	(3,231)	(3,846)
Investment Income	2,299	3,087	2,970	2,367	2,020
Net Income (Loss) before Large Corporation Tax	(2,542)	(4,519)	(1,360)	(864)	(1,826)
Large Corporation Tax	612	577	335	—	—
Net Income (Loss)	(3,154)	(5,096)	(1,695)	(864)	(1,826)
WELLAND SECTION					
Revenue	36,869	35,617	34,931	35,991	32,945
Expenses	43,430	43,234	41,601	40,028	39,081
Income (Loss) from Operations	(6,561)	(7,617)	(6,670)	(4,037)	(6,136)
Investment Income	3,022	3,515	3,651	2,978	2,474
Net Income (Loss) before Unusual Item	(3,539)	(4,102)	(3,019)	(1,059)	(3,662)
Unusual Revenue Item	5,709	—	—	—	—
Net Income (Loss) before Large Corporation Tax	2,170	(4,102)	(3,019)	(1,059)	(3,662)
Large Corporation Tax	804	656	411	—	—
Net Income (Loss)	1,366	(4,758)	(3,430)	(1,059)	(3,662)
TOTAL					
Revenue	65,422	65,588	64,482	64,697	60,539
Expenses	76,824	80,811	75,482	71,965	70,521
Income (Loss) from Operations	(11,402)	(15,223)	(11,000)	(7,268)	(9,982)
Investment Income	5,321	6,602	6,621	5,345	4,494
Net Income (Loss) before Unusual Item	(6,081)	(8,621)	(4,379)	(1,923)	(5,488)
Unusual Revenue Item	5,709	—	—	—	—
Net Income (Loss) before Large Corporation Tax	(372)	(8,621)	(4,379)	(1,923)	(5,488)
Large Corporation Tax	1,416	1,233	746	—	—
Net Income (Loss)	$ (1,788)	$ (9,854)	$ (5,125)	$ (1,923)	$ (5,488)
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	$ 2,364	$ 2,126	$ 2,031	$ 1,618	$ 1,311
Expenses	510	502	294	340	388
Income (Loss) from Operations	1,854	1,624	1,737	1,278	923
Investment Income	637	853	608	317	146
Net Income (Loss) before Large Corporation Tax	2,491	2,477	2,345	1,595	1,069
Large Corporation Tax	32	22	10	—	—
Net Income (Loss)	$ 2,459	$ 2,455	$ 2,335	$ 1,595	$ 1,069

MANAGEMENT'S REPORT

The accompanying consolidated financial statements of The St. Lawrence Seaway Authority and all information in this Annual Report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some estimates which are based on management's best judgements. Information contained elsewhere in the Annual Report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

To meet management's responsibility and to assure the integrity and reliability of financial reporting, the Authority maintains a system of internal controls, policies and procedures to provide reasonable assurance that assets are safeguarded, and that transactions and events are properly recorded.

The system of internal controls is supplemented by an internal audit which conducts periodic reviews of different aspects of the Corporation's operations. In addition, external auditors have full and free access to the members of the Authority, who oversee management's responsibility for maintaining adequate control systems and the quality of financial reporting.

The Auditor General of Canada, is responsible for auditing the financial statements and for issuing his report thereon.

C. Lemelin

Carol Lemelin
Comptroller and Treasurer

GLENDON R. STEWART, President

GÉRALD LANIEL, Vice-President

WILLIAM F. BLAIR, Member

Executive Officers

JEAN-PIERRE PATOINE
Vice-President, Maisonneuve Region

CAMILLE TRÉPANIER
Vice-President, Niagara Region

JOHN M. KROON
Vice-President, Corporate Services

JOHN VAZALINSKAS
Chief Engineer

CAROL LEMELIN
Comptroller and Treasurer

ANDRÉ LANDRY
Director, Planning and Business Development

NORMAN B. WILLANS
Counsel

WILLIAM CROSS
Director of Audit

VELMA C. DURANT
Corporate Secretary

Offices

Head Office
360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Corporate Services Office
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Maisonneuve Region
St. Lambert Lock
St. Lambert, Quebec
J4P 3N7

Niagara Region
508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained from:
The St. Lawrence Seaway Authority
1400-360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

AUDITOR'S REPORT

AUDITOR GENERAL OF CANADA

CANADA

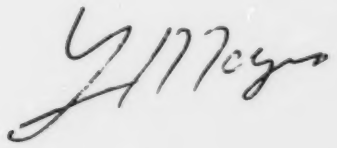
To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1992 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1992 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.



D. Larry Meyers, FCA
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 21, 1992

BALANCE SHEET

as at March 31, 1992 (in thousands of dollars)

	1992	1991
ASSETS		
Current		
Cash and term deposits	$ 23,006	$ 19,828
Accounts receivable	9,118	5,811
Accrued interest receivable	1,277	2,073
Supplies inventory	2,847	3,022
	36,248	30,734
Long-term		
Investments (Note 3)	32,053	36,911
Receivable	46	70
Investment in subsidiaries (Note 4)	10	10
Capital assets (Note 5)	531,742	525,779
	$ 600,099	$ 593,504
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 16,790	$ 12,032
Large corporation tax payable (Note 8)	3,459	2,011
	20,249	14,043
Long-term		
Accrued employee termination benefits (Note 3)	12,900	13,182
	33,149	27,225
Commitments and contingencies (Notes 9 and 10)		
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital (Note 6)	624,950	624,950
Deficit	(58,000)	(58,671)
	566,950	566,279
	$ 600,099	$ 593,504

Approved:

President

Comptroller and Treasurer

STATEMENT OF OPERATIONS

for the year ended March 31, 1992 (in thousands of dollars)

	1992					1991
	Montreal-Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Revenues						
Tolls	$ 26,069	$ 31,949	$ 58,018	$ —	$ 58,018	$ 59,175
Leases and licenses	696	3,383	4,079	944	5,023	4,616
Others	1,788	1,537	3,325	1,420	4,745	3,923
	28,553	36,869	65,422	2,364	67,786	67,714
Expenses						
Operating	6,845	11,350	18,195	—	18,195	18,870
Maintenance	11,604	13,610	25,214	291	25,505	27,873
Administration	4,979	5,799	10,778	58	10,836	11,155
Headquarters	4,584	6,028	10,612	94	10,706	11,005
Amortization	4,912	5,963	10,875	67	10,942	10,762
Employee termination benefits	470	680	1,150	—	1,150	1,648
	33,394	43,430	76,824	510	77,334	81,313
Income (loss) from operations	(4,841)	(6,561)	(11,402)	1,854	(9,548)	(13,599)
Investment income	2,299	3,022	5,321	637	5,958	7,455
Lease price adjustment (Note 7)	—	5,709	5,709	—	5,709	—
Income (loss) before large corporation tax	(2,542)	2,170	(372)	2,491	2,119	(6,144)
Large corporation tax	612	804	1,416	32	1,448	1,255
Net income (loss) for the year	$ (3,154)	$ 1,366	$ (1,788)	$ 2,459	$ 671	$ (7,399)

STATEMENT OF DEFICIT

for the year ended March 31, 1992 (in thousands of dollars)

	1992			1991
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Retained earnings (deficit), beginning of the year	$ (68,819)	$ 10,148	$ (58,671)	$ (51,272)
Net income (loss) for the year	(1,788)	2,459	671	(7,399)
Retained earnings (deficit), end of the year	$ (70,607)	$ 12,607	$ (58,000)	$ (58,671)

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

for the year ended March 31, 1992 (in thousands of dollars)

	1992			1991
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
CASH PROVIDED BY (USED IN):				
OPERATING ACTIVITIES				
Net income (loss) for the year	$ (1,788)	$ 2,459	$ 671	$ (7,399)
Items not requiring cash				
Amortization	10,875	67	10,942	10,762
Provision for termination benefits	1,150	—	1,150	1,648
Profit on disposal of capital assets	(494)	—	(494)	(355)
Net change in working capital components other than cash and term deposits	3,743	203	3,946	1,187
Payment of termination benefits	(1,508)	—	(1,508)	(1,254)
Cash provided by operating activities	11,978	2,729	14,707	4,589
FINANCING ACTIVITIES				
Funding from Federal Government for Welland Canal Rehabilitation Program	28,700	—	28,700	27,300
Cash provided by financing activities	28,700	—	28,700	27,300
INVESTING ACTIVITIES				
Decrease in long-term receivables	24	—	24	23
Decrease in investments	4,858	—	4,858	7,951
Increase in capital assets	(42,949)	(2,729)	(45,678)	(37,320)
Proceeds from disposal of capital assets	567	—	567	526
Cash used in investing activities	(37,500)	(2,729)	(40,229)	(28,820)
Increase in cash	3,178	—	3,178	3,069
Cash and term deposits at beginning of year	19,828	—	19,828	16,759
Cash and term deposits at end of year	$ 23,006	$ —	$ 23,006	$ 19,828
Working capital position at end of year				
Current assets	$ 36,248	$ —	$ 36,248	$ 30,734
Current liabilities	28,226	(7,977)	20,249	14,043
	$ 8,022	$ 7,977	$ 15,999	$ 16,691

1. Authority and objectives

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under the St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule III Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

Under the St. Lawrence Seaway Authority Act, tolls may be established by filing with the National Transportation Agency or by agreement between Canada and the United States. This agreement between the two countries is in the form of an exchange of notes in accordance with directions given by the Governor in Council.

2. Accounting policies

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

(a) **Supplies inventory**
Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and is recorded at cost.

(b) **Investments in subsidiaries**
Investments in wholly-owned subsidiary companies are recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) **Capital assets**
Capital assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred and major betterments incurred to assure the reliability of the system are capitalized. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated amortization are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) **Welland Canal Rehabilitation Program**
Funding received from the Government of Canada for this program is accounted for by crediting the amount against the costs of related capital projects undertaken during the year. The non-funded remaining cost, which is to be recovered from the users, will be capitalized and amortized.

(e) **Employee termination benefits**
Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(f) **Pension plan**
All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account and/or with respect to charges to the Consolidated Revenue Fund for indexation payments under the Supplementary Retirement Benefits Act.

(g) **Employee life insurance plan**
The Authority provides a life insurance plan for its employees. Surpluses and deficits from the plan are included in revenues and/or expenses in the year in which they are incurred.

(h) **Insurance**
The Authority assumes substantially all risks in relation to compensation and damages to its locks. For all other assets the Authority carries conventional insurance.

(i) **Thousand Islands Bridge**
In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as capital assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

(j) **Incentive toll program**
The Authority offers toll rebates on certain cargoes to promote increased traffic, and thus increase revenues. The rebates are debited to toll revenues earned during the year.

3. In order to provide for major capital improvement projects of the St. Lawrence Seaway and the rehabilitaton of the Canadian span at the Thousand Islands Bridge and for future employee termination benefits, the Authority has set aside the following long-term investments:

	1992	1991
	(in thousands of dollars)	
Capital improvements:		
— Government of Canada Bonds, maturing on varying dates up to 1995	$ 9,053	$ 9,053
Par value $9,000 (1991 — $9,000)		
Market value $9,205 (1991 — $9,005)		
— Treasury Bills, maturing on varying dates up to August 1991	—	4,858
— Investment Certificates, maturing March 1994 and March 1995	10,000	10,000
	$ 19,053	$ 23,911
Termination benefits:		
— Deposit with Consolidated Revenue Fund, maturing March 1994	13,000	13,000
	$ 32,053	$ 36,911

4. **Subsidiaries and related parties transactions**
Investments in wholly-owned subsidiaries consist of the following:

	No. of shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (J.C.C.B.)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	$ 8,000
		$ 9,600

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

During the year ended March 31, 1992, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged $686,280 (1991 — $686,280). At March 31, 1992, $57,190 was receivable for these services (1991 — $77).

Each calendar year, SIBC pays a bridge use charge to the Authority (1991 — $1,538,390; 1990 — $602,174) towards amortization of the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1992, $3.1 million (1991 — $4.6 million) in construction costs remained unamortized. SIBC also pays $65,923 (1991 — $ –) for engineering services provided by the Authority.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service during the year amounted to $595,000 (1991 — $595,000).

5. Capital assets

		1992			1991
	Amortization rate	Cost	Accumulated amortization	Net	Net
Seaway:					
Land	—	$ 29,879	$ —	$ 29,879	$ 29,880
Channels and canals	1%	249,118	78,640	170,478	172,959
Locks	1%	238,005	94,701	143,304	145,082
Bridges and tunnels	2%	101,762	50,417	51,345	53,513
Buildings	2%	12,555	7,326	5,229	5,030
Equipment	2-20%	31,052	18,715	12,337	13,360
Remedial works	1%	121,458	27,767	93,691	94,909
Work under construction	—	20,849	—	20,849	9,078
		$804,678	$277,566	$527,112	$523,811
Thousand Islands Bridge					
Improvements	2%	5,072	442	4,630	1,968
		$809,750	$278,008	$531,742	$525,779

Work under construction
Work under construction for various projects includes among other things:

— the portion of the Welland Canal Rehabilitation Program that will be recoverable from the Government of Canada in 1992-93 in the amount of $794,000 (1990-91 — $1,911,002); and

— the Valleyfield Bridge work in the amount of $17,797,895 (1990-91 — $6,056,361) which will be recoverable from the users.

Welland Canal Rehabilitation Program
In 1985, the Authority engaged consultants to examine in detail, and report on, the structural condition of the Welland Canal system. The report was submitted during 1986 and, as a result, a seven-year $175 million rehabilitation program has been established to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consists of refurbishing of lock walls, stabilizing the canal banks and approach walls, and rehabilitating ancillary structures.

During 1986, the Government of Canada approved funding for the financing of the Welland Canal Rehabilitation Program for an amount not to exceed $175 million over a period of seven years. To date the federal government funding has amounted to $146.0 million, all of which has been spent on the program and has been deducted from related works under construction. As at March 31, 1992, $141.6 million of the approved amount for the first six years was received and $4.4 million (1991 — $1.8 million) is included in accounts receivable.

The Government of Canada funding for the remainder of the program will be $29 million in 1992-93.

6. Contributed capital

As of April 1, 1977, loans from Canada of $624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1992 and 1991.

7. Lease price adjustment

The lease price adjustment results from a change in the method of calculation of the contract price and represents retroactive leasing revenue collected from Ontario-Hydro for the period of July 1988 to March 1991.

8. Income taxes

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

Currently, unamortized capital cost for tax purposes is in excess of the net book value of capital assets by approximately $236 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts of the Authority. The Authority also has accumulated research and development costs of approximately $4 million which are available to reduce the taxable income of future years.

The Federal Budget of April 1989 included the introduction of a Large Corporation Tax. The tax is levied on taxable capital employed in Canada and is to be applied after June 1989. The Authority has made provision for the estimated amount payable from that date to March 31, 1992.

9. Commitments

At March 31, 1992, contractual obligations for capital and other expenditures, including Welland Canal Rehabilitation Program, amounted to $4.1 million (1991 — $195,000). The Authority is also committed to pay 25% of expenditures incurred by Hydro-Quebec for the Valleyfield Bridge rehabilitation project. To date, $17.8 million has been incurred and future costs of up to $17.4 million are recoverable from the Government of Canada. The commitment for the future minimum operating lease payments, required for office space for a term in excess of one year, is as follows:

	(in thousands of dollars)
1992/93	269
1993/94	269
1994/95	269
1995/96	179

10. Contingencies

There is a total of $76.2 million in claims instituted against the Authority. These arise from a breakdown of the Valleyfield bridge in November 1984, an October 1985 Lock 7 wall blow-out, compensation and damages in connection with the expropriation of lands and various other claims. The Authority is contesting all these claims and their outcome cannot be determined at this time although management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Authority. The Authority is also the claimant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

RAPPORT ANNUEL 1991-1992

ÉNONCÉ DE MISSION

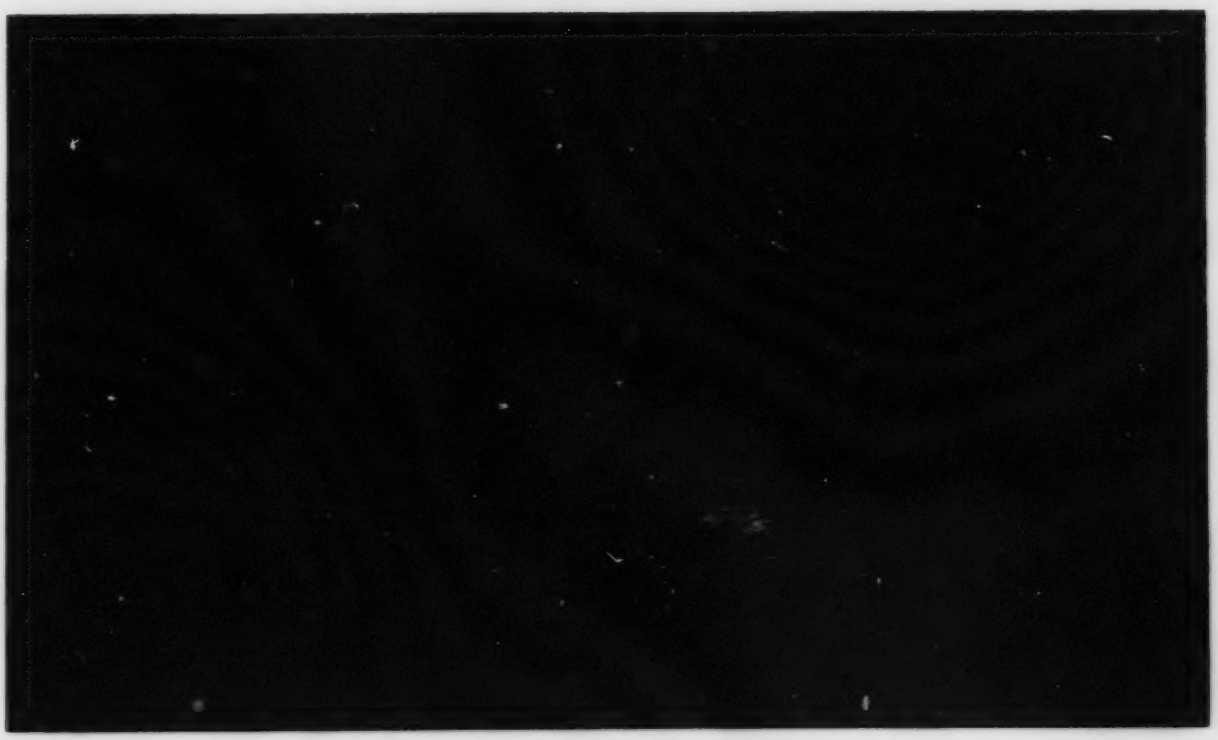
« La construction, l'exploitation et l'entretien d'une voie d'eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié assurant le transit sécuritaire et économique des navires. »

VALEURS SOCIALES

- ***actif principal : nos employés***
- ***ouverture et honnêteté/climat de confiance***
- ***loyauté envers l'entreprise***
- ***objectivité dans notre comportement***
- ***excellence des relations avec la clientèle***
- ***fierté à l'égard de notre Société***
- ***sécurité***

TABLE DES MATIÈRES

Profil de la Société 3
Message du Président 4
Rapport sur le objectifs généraux 1991-1992 6
Revue de l'année
  Les finances 8
  Le trafic 9
  L'exploitation et l'entretien 10
Rétrospective quinquennale 12
Rapport de la direction 13
Répertoire de la Société 14
Rapport du vérificateur 15
États financiers 16



L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en société d'État conformément à une loi votée par le Parlement en 1954. Elle avait pour tâche principale d'acquérir des terrains en vue de la construction, de l'exploitation et de l'entretien d'une voie d'eau profonde entre Montréal et le lac Érié. L'Administration est également chargée de la gestion et de l'entretien de deux ponts internationaux reliant le Canada et les États-Unis.

L'Administration a juridiction sur les cinq écluses et canaux canadiens de la section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime, et sur les huit écluses du canal de Welland, entièrement canadien.

La Loi qui a créé l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent prévoyait l'établissement d'un barème de péages destiné à produire des revenus permettant de couvrir non seulement les frais d'exploitation et d'entretien, mais aussi les coûts de construction et les intérêts afférents.

En 1977, le Parlement convertissait le prêt du Canada et les intérêts atteignant un total de 625M $ en capital d'apport, ce qui équivalait essentiellement à la participation de tous les Canadiens à la propriété de la Voie maritime. Cette formule de refinancement réaffirmait l'obligation de l'Administration d'établir des péages suffisants pour couvrir ses dépenses annuelles d'exploitation et d'entretien.

Depuis 1978, les recettes provenant des péages et de placements ont permis à la Voie maritime de continuer de s'autosuffire en ce qui a trait aux dépenses normales d'exploitation; celles-ci ne comprennent pas le coût du Programme de réfection du canal de Welland auquel le Gouvernement fédéral accordait la somme de 175M $ en 1986.

En plus de son siège social à Ottawa et de son bureau des Services de l'entreprise, à Cornwall, Ontario, l'Administration possède le bureau régional de la région Maisonneuve (section Montréal-lac Ontario) à Saint-Lambert, Québec, et celui de la Région Niagara (canal de Welland) à St. Catharines, Ontario.

Au 31 mars 1992, le personnel de l'Administration comptait 891 postes permanents.

le 30 juin 1992

L'honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports

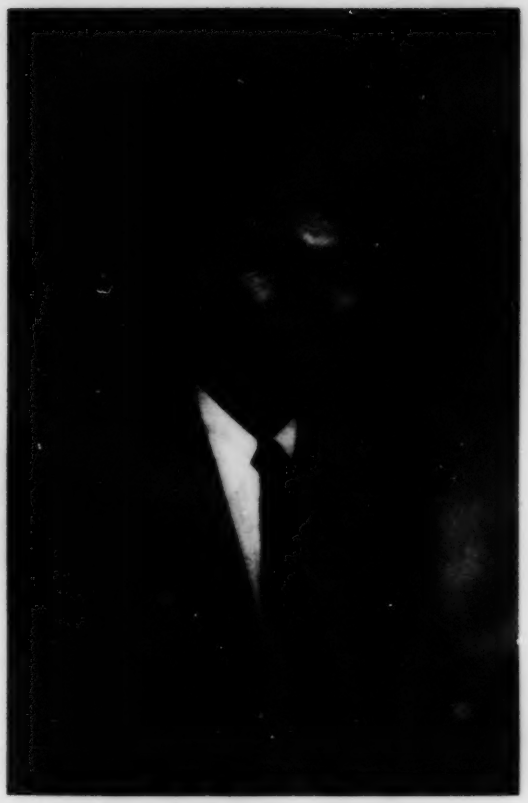
Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, j'ai l'honneur de vous présenter le Rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1992.

En 1991-1992, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent avait pour objectif principal de poursuivre les initiatives destinées à réduire les dépenses et à accroître les revenus. Ces initiatives avaient deux objets : améliorer la position concurrentielle de la Voie maritime et assurer que l'Administration de la voie maritime demeure une société d'État financièrement autosuffisante.

Au cours de 1991, l'Administration a élaboré et offert un Programme de rabais des péages visant à élargir notre part du marché. D'après les résultats obtenus en 1991, l'Administration croit que les expéditeurs et les transporteurs ont aimé ce programme. Les deux volets « nouvelles cargaisons » et « rabais sur le volume » ont apporté ensemble 7,3 millions de tonnes de cargaisons nouvelles et le total des rabais s'est chiffré à 1,8M $. Ces deux volets du programme et l'utilisation alternative des lacquiers seront offerts à l'industrie au cours des années 1992 et 1993.

L'Administration a préparé un programme applicable aux terrains lui appartenant en 1991, lequel inclut la vente de propriétés qui ne sont pas indispensables au fonctionnement actuel ou à l'expansion future du système.



Ce programme est bien en marche, mais il souffre quelque peu du marasme du marché immobilier et de la réduction du nombre des entrepreneurs dans l'industrie.

L'Administration est en train de mettre en œuvre les recommandations faites par le groupe Coopers et Lybrand en ce qui a trait à la façon dont l'Administration de la voie maritime organise et exécute ses tâches administratives. Elle est également en train de réduire les équipes de bajoyer de quatre à trois membres à chacune des treize écluses canadiennes. Ces deux initiatives vont permettre de rayer quelque 150 postes au cours des prochaines années.

Les Réunions au sommet, inaugurées en novembre 1990, ont continué de

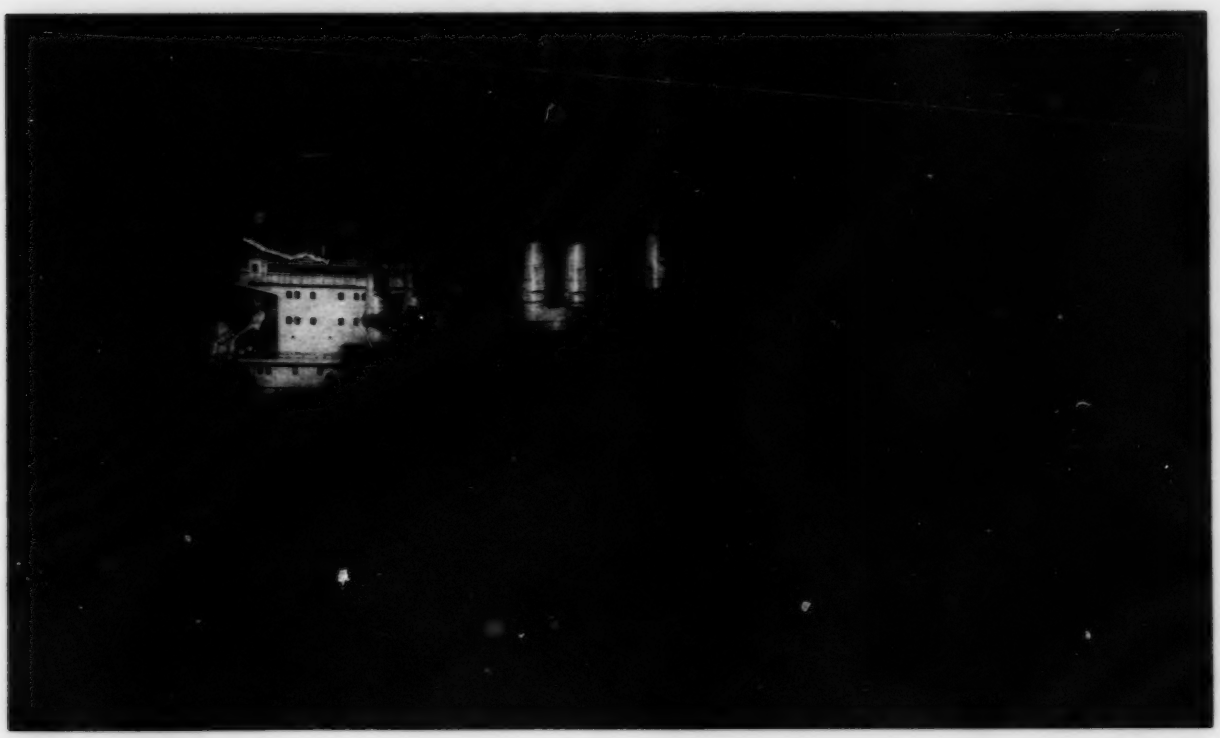
consacrer leurs énergies à réduire les coûts et à améliorer la position concurrentielle de la Voie maritime. Les progrès ont été plus lents que prévu, mais le travail se poursuit en vue de diminuer les soi-disant « coûts de la Voie maritime » et d'aider les expéditeurs et les transporteurs à devenir plus compétitifs sur les marchés qui optent pour d'autres modes de transport.

En 1991, l'Administration de la voie maritime a autorisé un budget qui constitue un mélange de réductions des frais internes, d'une réévaluation des priorités d'entretien majeur, d'une réserve très réduite destinée à couvrir les pertes, les urgences et les immobilisations, ainsi que d'un programme agressif de marketing visant à accroître la part du marché et les recettes de la Voie maritime. Le Plan d'entreprise pour 1992 et les années subséquentes continue de mettre en valeur ces principes. Nous comptons que les restrictions actuelles et la pousuite d'initiatives en marketing permettront à l'Administration de reprendre une position régulière de rentabilité au milieu de la décennie.

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent continue de faire valoir les avantages du réseau Grands Lacs/Voie maritime en tant que mode alternatif de transport sécuritaire, favorable à l'environnement, plus efficace que les autres moyens de transport en surface, et la route la plus courte entre les ports d'Amérique du Nord et les débouchés européens.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

G.R. Stewart



Ces dernières années, le milieu commercial et, en particulier, les marchés traditionnels de la Voie maritime ont subi des changements qui ont eu des effets dramatiques sur l'économie de la voie navigable. Le réseau Grands Lacs/Voie maritime doit faire face à une concurrence croissante dans des situations qui n'obéissent pas toujours aux forces du marché. Ce problème est aggravé par les conditions économiques difficiles d'aujourd'hui qui vont probablement persister durant la plus grande partie de 1992. L'Administration doit en outre affronter le défi de maintenir l'intégrité structurelle de ses installations en comptant sur des ressources financières réduites au minimum.

Pour remplir sa mission et relever ces défis, l'Administration s'est fixé quatre orientations stratégiques :

Accroître sa part du marché

L'Administration a élargi son programme de rabais de péages, destiné à améliorer sa part du marché.

L'Administration a tenu plusieurs « Réunions au sommet », auxquelles des représentants du secteur maritime ont participé aux efforts visant à réduire les coûts et à améliorer la position concurrentielle du système. Pour sa part, l'Administration vient d'annoncer une augmentation du tirant d'eau maximum permissible. Elle a préparé et publié une brochure remplie de renseignements pertinents à l'intention des armateurs désireux d'emprunter la Voie maritime. De plus, au cours de la saison de navigation de 1992, les capitaines seront invités à lui faire parvenir leurs commentaires sur la qualité et l'efficacité des divers services fournis sur cette voie d'eau. D'autres initiatives envisagées ont trait à l'augmentation de la productivité portuaire et à la réduction des coûts institutionnels.

L'Administration et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation mènent un effort de promotion en Amérique du Nord. Il s'agit de faire valoir les avantages de la Voie maritime en tant que route naturelle pour le transport des produits vers ou depuis l'est de l'Amérique du Nord. On veut aussi arriver à mieux comprendre les facteurs qui déterminent le choix de mode de transport des expéditeurs.

Enfin, l'Administration joue un rôle de premier plan dans les activités de marketing visant à attirer de nouveaux transporteurs et de nouvelles cargaisons sur la Voie maritime.

Maintenir l'infrastructure immobilière

Le Programme de réfection du canal de Welland, financé par le fédéral sur une période de sept ans, doit se terminer au début de 1993; il a progressé normalement et selon l'horaire. Les entrepreneurs ont réussi à

RÉSULTATS EN 1991

	Prévisions	Résultats	1990
Cargaisons, millions de tonnes :			
— Montréal/lac Ontario	35,9	34,9	36,7
— Canal de Welland	39,7	36,9	39,4
Profits (pertes) nets (nettes) en M $	(7,8)	(1,8)	(9,9)
Immobilisations en M $	48,3	42,9	36,8
Effectif	974	891	968
Utilisation du réseau (demande de services exprimée selon un rapport de la capacité disponible sur le canal de Welland)	49 %	50 %	50 %

Nota: Les renseignements précités n'ont trait qu'à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; ils n'incluent pas le pont des Mille-Îles ni les filiales de l'Administration.

surmonter les difficultés créées par l'obligation d'effectuer ces grands travaux durant les mois d'hiver.

L'Administration a élaboré des programmes d'entretien et d'immobilisation à long terme qui assureront l'intégrité de toutes ses installations.

Maintenir son autosuffisance financière

En avril 1991, l'Administration a retenu les services du Groupe d'experts-conseils Coopers et Lybrand pour aider la direction à trouver les moyens de réduire les frais administratifs.

L'analyse des pratiques administratives au sein de l'organisation a indiqué nombre de secteurs où les procédures et la répartition du personnel pouvaient être améliorées.

L'adoption de nouvelles technologies, ainsi que l'augmentation des responsabilités de ses deux divisions régionales, permettront à l'Administration de réduire son personnel de bureau d'environ 100 années-personnes sur une période de 3 à 5 ans.

En outre, l'Administration a procédé, en 1991, à la réorganisation de ses équipes d'écluse, et 52 postes seront éliminés d'ici 1993.

Utiliser à fond les ressources humaines

La réalisation des réductions de coûts mentionnée ci-dessus sans nuire à l'efficacité va exiger que tous les employés assument de plus grandes responsabilités. Cette transformation entraînera, à son tour, une modification profonde de la philosophie de gestion de même qu'une initiation sérieuse à de nouveaux concepts. L'étude de Coopers et Lybrand a offert un modèle destiné à assurer la transition et à donner à tous les employés la possibilité de réaliser tout leur potentiel.

OBJECTIFS ET RÉALISATIONS

La Voie maritime s'est donné quatre orientations stratégiques et elle a réussi à les faire avancer de façon marquée durant 1991.

Objectifs	Progrès en 1991
Augmenter sa part du marché	• L'extension du Programme de rabais des péages a permis un total de 1,8M $ en rabais sur 7,3Mt de cargaisons additionnelles • Augmentation du tirant d'eau maximal • Publication d'un livret d'information à l'intention des armateurs étrangers • Lancement d'un programme de promotion en Amérique du Nord • Sondages d'opinions sur la performance du système auprès de ses usagers • Améliorations au matériel de promotion
Maintenir l'infrastructure immobilière	• Achèvement des travaux prévus pour la sixième année des sept ans du Programme de réfection du canal de Welland • Élaboration de programmes d'entretien et d'immobilisations à long terme pour assurer l'intégrité de toutes les installations.
Préserver l'autosuffisance financière	• Mise à exécution des recommandations du Groupe Coopers et Lybrand visant à réduire les frais administratifs • Réduction des équipes d'éclusiers de 4 à 3 membres, une baisse totale de 52 année-personnes • Réduction de l'effectif global de 974 à 891 postes • Élaboration d'un programme de vente de terrains non requis pour les opérations actuelles ou toute expansion future
Atteindre le rendement optimal du personnel	• Implantation d'une nouvelle philosophie de gestion

LES FINANCES

Résumé

Au terme de l'exercice 1991-1992, un déficit d'exploitation prévu de 7,798M $ a été ramené à 1,788M $. Le résultat de longues négociations avec Hydro-Ontario au sujet des conditions d'un contrat d'approvisionnement d'eau, qui a rapporté 7,6M $ à l'Administration, explique en grande partie cet écart positif, le reste provenant de la réduction des coûts de main-d'œuvre et d'autres économies.

Nonobstant la perte nette de 1,788M $, les activités d'exploitation ont amélioré l'encaisse au point où l'Administration a pu continuer à s'autofinancer.

Les recettes

Malgré les résultats positifs du volet « cargaison nouvelles » du Programme de rabais des péages et une hausse de 5,75 pour cent du tarif des péages, les recettes provenant de cette source en 1991-1992 n'ont atteint que 58,0M $, soit une baisse de 1,2M $ par rapport à l'année précédente et beaucoup moins que le montant de 65,3M $ prévu au budget. Ce manque à gagner est imputable aux effets de la récession sur presque tous les produits expédiés par la Voie maritime, à l'exception des céréales canadiennes qui ont enregistré un gain important en 1991.

Les recettes d'exploitation provenant d'autres sources se sont élevées à 7,4M $ soit au-dessus du montant budgeté de 6,3M $ et du résultat de 6,4M $ connu en 1990-1991.

Les revenus de placement prévus au montant de 4,7M $ ont atteint 5,3M $ durant cette période. L'écart positif dans l'encaisse en provenance des activités d'exploitation a permis de maintenir certains placements à long terme qui, contrairement à toute attente, n'ont pas dû être retirés pour financer les frais d'immobilisation.

Les dépenses

Les frais d'exploitation des deux sections de la Voie maritime, durant l'exercice 1991-1992, ont totalisé 18,2M $, une baisse de 0,7M $ comparativement à l'année précédente et de 1,1M $ par rapport au montant budgeté. La réduction du personnel explique cette baisse des frais d'exploitation.

Les frais d'entretien, à 25,2M $, sont de 2,3M $ inférieurs aux prévisions budgétaires et d'à peu près le même montant en regard de l'exercice 1990-1991. La réduction du personnel compte pour 0,8M $ de cet écart positif, tandis que les frais d'entretien ordinaire et extraordinaire ont absorbé 1,2M $ de moins que le montant prévu au budget.

L'ensemble des frais administratifs s'est élevé à 21,4M $, soit 0,6M $ de moins que l'année précédente et à beaucoup moins que les 23,4M $ prévus au budget. Les réductions touchant le personnel, les subventions tenant lieu de taxes, les primes d'assurance et les honoraires pour services professionnels expliquent cet écart positif.

Dans l'ensemble, la réussite de ces efforts de restriction des coûts a permis de réduire le total des dépenses, y compris les frais d'amortissement, les indemnités de départ, d'un montant de 4M $, en regard de 1990-1991 et de 6,2M $ comparativement au montant budgeté. Ces économies reflètent le souci qu'a l'Administration d'améliorer la position concurrentielle de la Voie maritime grâce au perfectionnement de ses méthodes administratives et à une meilleure répartition de ses ressources.

La situation financière

Durant l'année, les frais d'immobilisation ont atteint 42,9M $, y compris 27,6M $ affectés au Programme de réfection du canal de Welland et 11,7M $ destinés à couvrir le coût de la réparation du pont de Valleyfield. L'Administration a présenté au Conseil du Trésor une demande de crédits nécessaires aux travaux majeurs de réparation de la travée fixe du pont de Valleyfield. Le 20 janvier le Conseil du Trésor a décidé que l'Administration assumerait le coût des travaux jusqu'à la fin de mars 1992 et que Transports Canada s'en chargerait en 1992-1993 et 1993-1994.

Les activités d'exploitation de la Société ont produit un bénéfice net de 12,0M $. Cette encaisse, quoique suffisante pour couvrir les frais ordinaires d'immobilisation, ne pouvait servir à absorber le coût de la restauration du pont de Valleyfield; il fallut donc encaisser des obligations à long terme au montant de 4,8M $.

Le fonds de capital s'établit maintenant à 19,1M $; ce montant est bien inférieur au minimum de 30M $ que l'Administration juge nécessaire pour maintenir sa capacité de répondre aux urgences et aux chutes imprévues du trafic.

Le Programme de rabais des péages

Les efforts de commercialisation de l'Administration visant à augmenter la circulation sur la Voie maritime se sont concentrés sur l'extension du Programme de rabais des péages.

À la fin de la saison de navigation, sept produits expédiés de quinze ports, pour un total de 5,2 millions de tonnes, s'étaient qualifiés pour le rabais sur le volume. En conséquence, des rabais de 1,1M $ ont été remis aux transporteurs de ces produits, notamment de l'acier de Sault-Sainte-Marie, Hamilton, Détroit, Oshawa et Burns Harbor; des céréales de Thunder Bay; du minerai de fer de Port Cartier et de Duluth; du sel des Îles de la Madeleine et de Goderich; des produits pétroliers de Québec et de Nanticoke; de la pierre de l'île Manitoulin et du ciment de Bowmanville.

L'élément « nouvelles cargaisons » du Programme a rapporté des rabais de 0,7M $ sur quelque 2 millions de tonnes de marchandises. L'escompte de 50% consenti sur les mouvements d'été vers des destinations nouvelles a influé sur la décision d'expédier du charbon à basse teneur sulfureuse du Montana en Espagne par la Voie maritime. Les besoins croissants de ce produit en Europe laissent prévoir une croissance éventuelle de cette composante du trafic sur la Voie maritime.

LE TRAFIC

Alors que les ventes considérables de céréales canadiennes à la Russie ont contribué à remonter cette denrée à un niveau beaucoup plus satisfaisant en 1991, l'effet de ce qu'on en est venu à considérer comme une récession mondiale s'est fait sentir sur les mouvements de minerai de fer et d'autres denrées en vrac sur la Voie maritime. En conséquence, le total des cargaisons sur la section Montréal-lac Ontario (MLO) a subi une chute de 4,8%, à 34,9 millions de tonnes et, sur le canal de Welland, de 6,3%, à 36,9 millions de tonnes.

Les céréales

L'exportation des céréales canadiennes a augmenté de 46%, à plus de 12 millions de tonnes sur la section MLO et de 47,6%, à 12,4 millions de tonnes sur le canal de Welland. Le blé, le maïs et le soja ont enregistré les hausses les plus importantes.

Du côté des É.-U., une réduction des ventes de céréales, les tarifs inférieurs des barges sur le Mississippi et le manque de lacquiers canadiens, occupés à transporter les céréales de Thunder Bay, sont les facteurs qui ont contribué au déclin des céréales américaines. Les 3,4 millions de tonnes enregistrées en 1991 représentent une baisse de 15% sur la section MLO et de 19,9% sur le canal de Welland.

En conséquence, l'accroissement total des mouvements céréaliers à la fin de la saison atteignait 26,3% sur la section MLO et 25,2% sur le canal de Welland.

Le minerai de fer

Le marasme des industries nord-américaines de l'acier et de l'automobile a été la principale cause du déclin des mouvements de minerai de fer en 1991. Les hautes expéditions de minerai canadien de 1990 (6,1Mt) aux usines américaines ne se sont pas répétées en 1991 et elles sont tombées à 3,4 millions de tonnes.

Les 8,5 millions de tonnes enregistrées sur la section MLO et les 5,7 millions de tonnes sur le canal de Welland représentent des baisses respectives de 26,7% et de 23,9%.

Le charbon

Les expéditions de charbon de 1991 font voir des résultats complètement différents sur les deux sections de la Voie maritime. Le trafic descendant sur la section MLO a augmenté de 18,8% à 0,6 million de tonnes, tandis que, sur le canal de Welland, une baisse de 15,9% à 5,3 millions de tonnes par rapport à 1990 a été notée. Le ralentissement des activités industrielles a causé une diminution de la consommation de l'Hydro-Ontario et des aciéries de Hamilton.

Autres produits en vrac

La plupart des autres produits en vrac ont chuté en 1991. La section MLO a éprouvé une perte de 21,3%, à 6,7 millions de tonnes, tandis que sur le canal de Welland la baisse s'établissait à 26,7%, soit un total de 7,4 millions de tonnes.

Les cargaisons générales

Bien que le trafic montant des cargaisons générales ait diminué de 34,9% sur la section MLO et de 32,1% sur le canal de Welland, les exportations d'acier, plus élevées en 1991, ont entraîné une hausse des expéditions descendantes de 76,9% et de 113,2% sur chaque section respectivement. En conséquence, le trafic des cargaisons générales a enregistré des baisses légères de 6,4%, à 3,5 millions de tonnes sur la section MLO et de 9,2%, à 2,6 millions de tonnes sur le canal de Welland.

Les perspectives

On ne peut s'attendre à une amélioration marquée du trafic sur la Voie maritime dans un avenir rapproché. Toutefois, il existe quelques indicateurs de croissance possible à long terme. Les exportations américaines de charbon à faible teneur sulfureuse par la Voie maritime pourraient augmenter et l'annonce récente faite par Baltic Shipping Co. qu'elle étendrait son service transatlantique des Grands Lacs en 1992 laissent espérer une hausse du trafic océanique.

L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN

La saison de navigation de 1991

La saison de navigation, qui a duré 274 jours, a commencé le 26 mars, et sur la section MLO et sur le canal de Welland. Le réseau était relativement libre de glace et la navigation de 24 heures débuta le 30 mars, suite à l'installation de toutes les bouées flottantes.

Le niveau de l'eau est resté favorable durant toute la saison, en dépit d'une tendance à la baisse vers la mi-septembre. Toutefois, les niveaux d'eau ont permis d'élever légèrement le tirant d'eau des navires de 7,92 à 7,95 mètres entre le 17 juin et le 30 novembre.

Un total de 2 859 navires ont franchi la section MLO, une augmentation de 3% par rapport à 1990. La durée moyenne des transits en une direction sur cette section a été de 20,4 heures et la demande moyenne de 10,4 navires par jour.

Sur le canal de Welland, la circulation des navires est demeurée à peu près la même qu'en 1990; il y eut 3 570 transits et une demande journalière moyenne de 13 navires. La durée moyenne des transits en une direction s'est légèrement améliorée, passant de 12,4 heures en 1990 à 12,1 heures en 1991.

Deux incidents ont interrompu le fonctionnement de deux écluses en 1991. La navigation a été suspendue pendant trois jours à l'écluse 7 du canal de Welland pour permettre de réparer une section de béton, voisine d'une porte d'écluse, endommagée durant l'entrée d'un navire, le 12 octobre. Le 29 août, on a dû fermer l'écluse Snell lorsqu'un navire a répandu accidentellement de l'asphalte dans le sas de l'écluse. Le nettoyage difficile a exigé une interruption de deux jours.

Des conditions climatiques clémentes et une circulation plutôt faible ont favorisé une fermeture ordonnée de la saison de navigation. Sur la section MLO, les primes de passage applicables aux navires transitant après la date de fermeture officielle ont été levées les 20, 21, 22 et 23 décembre. Douze navires ont franchi la voie d'eau ces jours-là. Le dernier navire est sorti de l'écluse de Saint-Lambert le 24 décembre.

Le fonctionnement des écluses

Toujours soucieuse de réduire les frais d'exploitation tout en maintenant la qualité et la permanence de ses services à la navigation, l'Administration a inauguré un programme de réduction des équipes d'éclusiers et de relocalisation des commandes d'écluse, qui devrait prendre fin en 1995. La diminution des équipes de 4 à 3 membres, le préposé aux moteurs s'occupant également de l'amarrage, a débuté à certaines écluses à la fin de mai 1991.

En même temps, on a planifié le transfert des commandes d'écluse depuis les tours existantes à des kiosques faciles d'accès qui seront construits sur les bajoyers des écluses canadiennes au cours des deux prochaines années. Des commandes plus modernes vont remplacer le présent outillage.

L'entretien

Le Programme de réfection du canal de Welland, financé par le fédéral sur une base de sept ans, et qui prendra fin au début de 1993, continue de progresser selon l'horaire prévu. On a réussi à relever le défi créé par la nécessité d'effectuer ces importants travaux durant les mois d'hiver.

L'Administration a également élaboré des programmes d'entretien à long terme destinés à assurer l'intégrité de toutes ses structures.

En plus de l'entretien usuel et la mise au point hivernale des structures et des autres installations de la voie maritime, les améliorations suivantes ont été effectuées au cours de l'exercice 1991-1992.

LA SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

- Installation de commandes des moteurs sur le bajoyer de l'écluse inférieure de Beauharnois et stabilisation d'une section du mur d'approche inférieur de cette écluse.
- Introduction de communications VHF entre écluses et navires en vue de suppléer aux haut-parleurs en usage et, éventuellement, les remplacer.
- Réparation à une section du bajoyer à Saint-Lambert.
- Installation d'une seconde barrière sur la route du côté est du pont Victoria, à Saint-Lambert en vue d'améliorer la circulation routière.
- Travaux d'entretien majeur sur les ponts Mercier et Valleyfield.

LE CANAL DE WELLAND

- Installation de commandes des moteurs sur le bajoyer de l'écluse 7.
- Introduction de communications VHF entre écluses et navires en vue de suppléer aux haut-parleurs en usage et, éventuellement, les remplacer.
- Essai d'un prototype de Système intégré de navigation de précision (PINS 9000) effectué conjointement par l'Association des propriétaires de navires canadiens et l'Administration.
- Renouvellement du réseau de radio maritime VHF.

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

	1991/92	1990/91	1989/90	1988/89	1987/88
			(en milliers de dollars)		
SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO					
Revenus	28 553 $	29 971 $	29 551 $	28 706 $	27 594 $
Dépenses	33 394	37 577	33 881	31 937	31 440
Bénéfice (perte) d'exploitation	(4 841)	(7 606)	(4 330)	(3 231)	(3 846)
Revenus de placements	2 299	3 087	2 970	2 367	2 020
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(2 542)	(4 519)	(1 360)	(864)	(1 826)
Impôt sur les grandes sociétés	612	577	335	—	—
Bénéfice net (perte)	(3 154)	(5 096)	(1 695)	(864)	(1 826)
CANAL DE WELLAND					
Revenus	36 869	35 617	34 931	35 991	32 945
Dépenses	43 430	43 234	41 601	40 028	39 081
Bénéfice (perte) d'exploitation	(6 561)	(7 617)	(6 670)	(4 037)	(6 136)
Revenus de placements	3 022	3 515	3 651	2 978	2 474
Bénéfice net (perte) avant item peu ordinaire	(3 539)	(4 102)	(3 019)	(1 059)	(3 662)
Item peu ordinaire	5 709	—	—	—	—
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	2 170	(4 102)	(3 019)	(1 059)	(3 662)
Impôt sur les grandes sociétés	804	656	411	—	—
Bénéfice net (perte)	1 366	(4 758)	(3 430)	(1 059)	(3 662)
TOTAL					
Revenus	65 422	65 588	64 482	64 697	60 539
Dépenses	76 824	80 811	75 482	71 965	70 521
Bénéfice (perte) d'exploitation	(11 402)	(15 223)	(11 000)	(7 268)	(9 982)
Revenus de placements	5 321	6 602	6 621	5 345	4 494
Bénéfice net (perte) avant item peu ordinaire	(6 081)	(8 621)	(4 379)	(1 923)	(5 488)
Item peu ordinaire	5 709	—	—	—	—
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(372)	(8 621)	(4 379)	(1 923)	(5 488)
Impôt sur les grandes sociétés	1 416	1 233	746	—	—
Bénéfice net (perte)	(1 788) $	(9 854) $	(5 125) $	(1 923) $	(5 488) $
PONT DES MILLE-ÎLES					
Revenus	2 364 $	2 126 $	2 031 $	1 618 $	1 311 $
Dépenses	510	502	294	340	388
Bénéfice (perte) d'exploitation	1 854	1 624	1 737	1 278	923
Revenus de placements	637	853	608	317	146
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	2 491	2 477	2 345	1 595	1 069
Impôt sur les grandes sociétés	32	22	10	—	—
Bénéfice net (perte)	2 459 $	2 455 $	2 335 $	1 595 $	1 069 $

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers consolidés de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et tous les renseignements contenus dans le présent Rapport annuel sont du ressort de la direction de l'Administration.

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes de vérification généralement reconnues et ils comprennent nécessairement certaines estimations fondées sur le meilleur jugement de la direction. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le Rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux que fournissent les états financiers.

Pour s'acquitter de cette responsabilité et assurer l'intégrité et la fiabilité des états financiers, l'Administration maintient un système de contrôle interne, de politiques et de procédures, destiné à fournir une assurance raisonnable que les actifs sont bien protégés et que les transactions et les résultats sont enregistrés comme il se doit.

Le système de contrôle interne s'appuie sur une vérification interne qui consiste en des examens périodiques de différents aspects des opérations de l'Administration. En outre, les vérificateurs externes ont libre accès auprès des membres de l'Administration à qui incombe la responsabilité de maintenir des systèmes de contrôle suffisants et la qualité de la préparation des états financiers.

Il appartient au Vérificateur général du Canada d'examiner les états financiers et de faire rapport.

Le Contrôleur et trésorier

C. Lemelin

Carol Lemelin

L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

GLENDON R. STEWART, Président

GÉRALD LANIEL, Vice-président

WILLIAM F. BLAIR, Membre

PERSONNEL DE DIRECTION

JEAN-PIERRE PATOINE
Vice-président, Région Maisonneuve

CAMILLE TRÉPANIER
Vice-président, Région Niagara

JOHN M. KROON
Vice-président, Services de l'entreprise

JOHN VAZALINSKAS
Ingénieur en chef

CAROL LEMELIN
Contrôleur et trésorier

ANDRÉ LANDRY
Directeur, Planification et développement de l'entreprise

NORMAN B. WILLANS
Avocat-conseil

WILLIAM CROSS
Directeur de la vérification

VELMA C. DURANT
Secrétaire de la Société

BUREAUX

Siège social
360, rue Albert
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Services de l'entreprise
202, rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Région Maisonneuve
Écluse de Saint-Lambert
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Région Niagara
508, avenue Glendale
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à
L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
1400-360, rue Albert
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

CANADA

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1992 et les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de l'Administration au 31 mars 1992, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada

D. Larry Meyers, FCA
sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 21 mai 1992

BILAN

au 31 mars 1992 (en milliers de dollars)

	1992	1991
ACTIF		
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	23 006 $	19 828 $
Débiteurs	9 118	5 811
Intérêts courus à recevoir	1 277	2 073
Stocks de fournitures	2 847	3 022
	36 248	30 734
À long terme		
Placements (Note 3)	32 053	36 911
Débiteur	46	70
Placements dans les filiales (Note 4)	10	10
Immobilisations (Note 5)	531 742	525 779
	600 099 $	593 504 $
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	16 790 $	12 032 $
Impôt sur les grandes sociétés à payer (Note 8)	3 459	2 011
	20 249	14 043
À long terme		
Prestations de cessation d'emploi courus (Note 3)	12 900	13 182
	33 149	27 225
Engagements et éventualités (Notes 9 et 10)		
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport (Note 6)	624 950	624 950
Déficit	(58 000)	(58 671)
	566 950	566 279
	600 099 $	593 504 $

Approuvé :

le Président

le Contrôleur et trésorier

pour l'exercice terminé le 31 mars 1992 (en milliers de dollars)

	1992					1991
	Secteur Montréal-lac Ontario	**Secteur Welland**	**Total Voie maritime**	**Pont des Mille-Îles**	**Total**	**Total**
Revenus						
Péages	26 069 $	31 949 $	58 018 $	— $	**58 018 $**	59 175 $
Baux et permis	696	3 383	4 079	944	**5 023**	4 616
Autres	1 788	1 537	3 325	1 420	**4 745**	3 923
	28 553	36 869	65 422	2 364	**67 786**	67 714
Dépenses						
Exploitation	6 845	11 350	18 195	—	**18 195**	18 870
Entretien	11 604	13 610	25 214	291	**25 505**	27 873
Administration	4 979	5 799	10 778	58	**10 836**	11 155
Bureau Central	4 584	6 028	10 612	94	**10 706**	11 005
Amortissement	4 912	5 963	10 875	67	**10 942**	10 762
Prestations de cessation d'emploi	470	680	1 150	—	**1 150**	1 648
	33 394	43 430	76 824	510	**77 334**	81 313
Bénéfice (perte) d'exploitation	(4 841)	(6 561)	(11 402)	1 854	**(9 548)**	(13 599)
Revenu de placement	2 299	3 022	5 321	637	**5 958**	7 455
Ajustement du prix d'un bail (Note 7)	—	5 709	5 709	—	**5 709**	—
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(2 542)	2 170	(372)	2 491	**2 119**	(6 144)
Impôt sur les grandes sociétés	612	804	1 416	32	**1 448**	1 255
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	(3 154) $	1 366 $	(1 788) $	2 459 $	**671 $**	(7 399) $

ÉTAT DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le 31 mars 1992 (en milliers de dollars)

	1992			1991
	Voie maritime	**Pont des Mille-Îles**	**Total**	**Total**
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	(68 819) $	10 148 $	**(58 671) $**	(51 272) $
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	(1 788)	2 459	**671**	(7 399)
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice	(70 607) $	12 607 $	**(58 000) $**	(58 671) $

pour l'exercice terminé le 31 mars 1992 (en milliers de dollars)

	1992			1991
	Voie maritime	**Pont de Mille-Îles**	**Total**	**Total**
ENCAISSE EN PROVENANCE (UTILISÉE POUR) DES :				
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	(1 788) $	2 459 $	**671 $**	(7 399) $
Éléments sans incidence sur l'encaisse				
Amortissement	10 875	67	**10 942**	10 762
Provision pour les prestations de cessation d'emploi	1 150	—	**1 150**	1 648
Bénéfice à l'aliénation d'immobilisations	(494)	—	**(494)**	(355)
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les dépôts à terme	3 743	203	**3 946**	1 187
Paiements de prestations de cessation d'emploi	(1 508)	—	**(1 508)**	(1 254)
Encaisse en provenance des activités d'exploitation	11 978	2 729	**14 707**	4 589
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Financement en provenance du gouvernement fédéral pour le Programme de réfection du Canal Welland	28 700	—	**28 700**	27 300
Encaisse en provenance des activités de financement	28 700	—	**28 700**	27 300
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Réduction des débiteurs à long terme	24	—	**24**	23
Réduction des placements	4 858	—	**4 858**	7 951
Augmentation des immobilisations	(42 949)	(2 729)	**(45 678)**	(37 320)
Produits d'aliénation d'immobilisations	567	—	**567**	526
Encaisse utilisée pour des activités d'investissement	(37 500)	(2 729)	**(40 229)**	(28 820)
Augmentation de l'encaisse	3 178	—	**3 178**	3 069
Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice	19 828	—	**19 828**	16 759
Encaisse et dépôts à terme à la fin de l'exercice	23 006 $	— $	**23 006 $**	19 828 $
Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice				
Actif à court terme	36 248 $	— $	**36 248 $**	30 734 $
Passif à court terme	28 226	(7 977)	**20 249**	14 043
	8 022 $	7 977 $	**15 999 $**	16 691 $

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 MARS 1992

1. Pouvoir et objectifs

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'annexe III de la partie I de la Loi sur la gestion des finances publiques.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés, tels les ponts, qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

Selon la Loi de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, les tarifs peuvent être établis en les déposant auprès de l'Office national des transports ou par un accord entre le Canada et les États-Unis. Cet accord entre les deux pays consiste en un échange de notes conformément aux instructions de gouverneur en conseil.

2. Conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables.

(a) **Stocks de fournitures**
Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et à l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

(b) **Placements dans les filiales**
Les placements dans les filiales en propriété exclusive sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne s'accumulent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.

(c) **Immobilisations**
Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées de vie utile estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites et les améliorations importantes défrayées dans le but d'assurer la fiabilité du système sont capitalisées. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats. L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées de vie utile estimatives des éléments d'actif.

(d) **Programme de réfection du Canal Welland**
Les fonds reçus du Gouvernement du Canada pour ce programme sont comptabilisés en créditant le montant aux coûts des projets en capital entrepris durant l'année. Le solde du coût non provisionné, qui sera recouvré des usagers, sera capitalisé et amorti.

(e) **Prestations de cessation d'emploi**
Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément du passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accumulent les prestations pour les employés.

(f) **Régime de pensions de retraite**
Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pensions de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une cotisation au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de la Fonction publique ou au titre d'imputations au Fonds du revenu consolidé pour l'indexation des prestations en vertu de la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires.

(g) **Régime d'assurance-vie des employés**
L'Administration fournit un régime d'assurance-vie pour ses employés. Les surplus et les insuffisances du régime sont ajoutés aux revenus et (ou) aux dépenses de l'exercice auxquels ils s'appliquent.

(h) **Assurance**
L'Administration se charge en substance de tous les risques quant au dédommagement et aux avaries à ses écluses. À l'égard de tous les autres éléments de l'actif, l'Administration est munie d'assurance traditionnelle.

(i) **Pont des Mille-Îles**
En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du pont des Mille-Îles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en immobilisations effectuées subséquemment par l'Administration pour améliorer le pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du pont des Mille-Îles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la Voie maritime.

(j) **Programme de rabais des péages**
L'Administration offre des rabais sur les péages perçus sur certaines cargaisons pour promouvoir une augmentation du trafic, et ainsi augmenter ses revenus. Ces rabais sont débités aux revenus de péages gagnés durant l'année.

3. Afin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations pour la Voie maritime du Saint-Laurent et la réfection de la travée canadienne du Pont des Mille-Îles, et pour les prestations de cessation d'emploi à venir, l'Administration a mis à part les placements à long terme qui suivent :

	1992	1991
	(en milliers de dollars)	
Amélioration des immobilisations :		
— Obligations du Canada, échéance à diverses dates jusqu'en 1995	**9 053 $**	9 053 $
Valeur au pair 9 000 $ (1991 — 9 000 $)		
Valeur au marché 9 205 $ (1991 — 9 005 $)		
— Bons du trésor, échéance à diverses dates jusqu'en août 1991	—	4 858
— Certificats de placement, échéance en mars 1994 et mars 1995	**10 000**	10 000
	19 053 $	23 911 $
Prestations de cessation d'emploi :		
— Dépôt auprès du Trésor, échéance en mars 1994	**13 000**	13 000
	32 053 $	36 911 $

4. **Filiales et apparentés**
Les placements dans les filiales en propriété exclusive comportent les éléments suivants :

	Nombre d'actions	Coût
L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.P.G.L.)	15	1 500 $
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)	1	100
La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.i.V.m.)	8	8 000 $
		9 600 $

L'Administration est apparentée en terme de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1992, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé 686 280 $ (1991 — 686 280 $). Au 31 mars 1992, la somme de 57 190 $ était à recevoir pour ces services (1991 — 77 $).

Chaque année civile, la C.P.i.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1991 — 1 538 390 $; 1990 — 602 174 $) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et d'intérêt reliés au Pont du chenal nord, Au 31 mars 1992, 3,1 millions $ (1991 — 4,6 millions $) en frais de construction n'avaient pas été amortis. De plus, la C.P.i.V.m. verse 65 923 $ (1991 — – $) pour les services d'ingénierie fournis par l'Administration.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service au cours de l'exercice s'est élevé à 595 000 $ (1991 — 595 000 $).

5. Immobilisations

		1992			1991
	Taux d'amortissement	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Voie maritime :					
Terrains	—	29 879 $	— $	**29 879 $**	29 880 $
Chenaux et canaux	1 %	249 118	78 640	**170 478**	172 959
Écluses	1 %	238 005	94 701	**143 304**	145 082
Ponts et tunnels	2 %	101 762	50 417	**51 345**	53 513
Bâtiments	2 %	12 555	7 326	**5 229**	5 030
Matériel	2-20 %	31 052	18 715	**12 337**	13 360
Travaux de réfection	1 %	121 458	27 767	**93 691**	94 909
Travaux en cours	—	20 849	—	**20 849**	9 078
		804 678 $	277 566 $	**527 112 $**	523 811 $
Pont de Mille-Îles					
Améliorations	2 %	5 072	442	**4 630**	1 968
		809 750 $	278 008 $	**531 742 $**	525 779 $

Travaux en cours
Les travaux en cours pour divers projets comprennent entre autres :

— la partie du programme de réfection du Canal Welland qui sera recouvrable du Gouvernement du Canada en 1992-1993 au montant de 794 000 $ (1990-1991 — 1 911 002 $);

— les travaux faits au Pont Valleyfield au montant de 17 797 895 $ (1990-1991 — 6 056 361 $) qui seront recouverts des usagers.

Programme de réfection du Canal Welland
En 1985, l'Administration a confié à des experts-conseils l'examen en détail des structures du canal de Welland. Leur rapport fut présenté au cours de 1986 et, en conséquence, un programme de réfection septennal de 175 millions $ a été conçu pour réaménager le canal et en assurer la sûreté et la fiabilité jusqu'au cours du 21e siècle. Le programme comporte le renforcement des murs des écluses, la stabilisation des berges du canal et des murs d'approche aux écluses ainsi que la réfection de structures connexes.

Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé les fonds qui permettent de financer le Programme de réfection du canal Welland pour une somme qui ne doit pas dépasser 175 millions $ au cours d'une période de sept ans. À ce jour, le financement du gouvernement fédéral s'est élevé à 146,0 millions $ qui ont été dépensés en entier pour le programme et ont été défalqués des ouvrages y reliés en voie de construction. Au 31 mars 1992, 141,6 millions $ de la somme approuvée pour les six premières années furent reçus. Le solde de 4,4 millions $ (1991 — 1,8 millions $) est inclus dans les débiteurs.

Le financement du Gouvernement du Canada prévu pour le reste de ce programme en 1992-93 est de 29 millions $.

6. Capital d'apport

Au 1er avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de 624,95 millions $ ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le Ministre à fixer, de temps à autre, le montant que devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1992 et 1991.

7. Ajustement du prix d'un bail

L'ajustement du prix d'un bail provient d'une modification de la méthode de calcul du prix du contrat et représente un loyer rétroactif recouvré de Hydro-Ontario pour la période de juillet 1988 à mars 1991.

8. Impôts sur le revenu

L'Administration, en tant que société d'État fédérale prescrite, est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est pas assujettie aux impôts provinciaux.

Présentement, la fraction non amortie du coût en capital pour fins d'impôt dépasse la valeur comptable nette des immobilisations d'environ 236 millions $. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été inscrit aux comptes de l'Administration. L'Administration a accumulé également des coûts de recherche et développement d'environ 4 millions $ qui sont disponibles pour réduire l'impôt sur le revenu des exercices futurs.

Le Budget fédéral du mois d'avril 1989 prévoyait l'introduction d'un impôt sur les grandes sociétés. Cet impôt doit être prélevé sur le capital imposable utilisé au Canada et doit s'appliquer après le mois de juin 1989. L'Administration a comptabilisé une provision pour le montant estimatif à payer à partir de cette date jusqu'au 31 mars 1992.

9. Engagements

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses, y compris le Programme de réfection du canal Welland, se chiffraient au 31 mars 1992 à 4,1 millions $ (1991 — 195 000 $). L'Administration s'est aussi engagée à payer 25 % des coûts encourus par Hydro-Québec pour le projet de réfection du Pont Valleyfield. Jusqu'à date, 17,8 millions $ ont été encourus et des coûts futurs n'excédant pas 17,4 millions $ seront recouvrables du Gouvernement du Canada. Les versements futurs minimums à effectuer en vertu de contrats de location-exploitation d'une durée de plus d'un an relativement à des locaux à bureaux, sont les suivants :

	(en milliers de dollars)
1992/1993	269
1993/1994	269
1994/1995	269
1995/1996	179

10. Éventualités

Il y a une somme totale de 76,2 millions $ en réclamations intentées contre l'Administration à la suite d'un bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, du renversement en octobre 1985 du mur de l'Écluse 7, pour compensation et dommages à l'égard de l'expropriation de terrains et diverses autres réclamations. L'Administration conteste toutes ces réclamations et leur dénouement ne peut être établi présentement. Cependant, la direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration. L'Administration est également requérante dans certains autres procès ou réclamations.